

## PATRIMONIALIZAÇÃO CULTURAL EM ANÁPOLIS: IDENTIDADE E MEMÓRIA SOB TELHAS E SOBRE TRILHOS<sup>1</sup>

Margarida do Amaral Silva  
Universidade Federal de Goiás/UFG  
Pontifícia Universidade Católica de Goiás/PUC-Goiás  
Fundação de Amparo à Pesquisa de Goiás/FAPEG<sup>2</sup>

### Resumo

O atual contexto histórico de Anápolis dá relevo à exposição de reflexões sobre questões patrimoniais, notoriamente inerentes às relações simbólicas implícitas no espaço que abrange o ambiente da Praça Americano do Brasil. Tal espaço, por sua representação, comporta também um delineamento sobre “a situação das coisas” naquele âmbito cultural, que é expoente de algumas particularidades de um povo intitulado como “centenário”. Assim, o presente texto ressalta parcialmente alguns aspectos que margeiam a (i)materialidade patrimonial do espaço que abriga a estrutura da antiga Estação Ferroviária de Anápolis. Para tanto, serão alicerçadas considerações textuais que contemplam a necessidade de intervenções urbanísticas, com fins culturais, na estrutura onde se localiza a antiga estação, atualmente denominada Prefeito José Fernandes Valente. O que se entende é que esse patrimônio cultural se configura como um pólo de identificação e rememoração de práticas culturais anapolinas.

**Palavras-Chave:** Estação Ferroviária de Anápolis; Patrimônio Cultural.

### Abstract

The current context of historic Annapolis gives relief to the exposition of ideas about heritage issues, notoriously inherent in the relationships implicit in symbolic space that encompasses the environment of the Praça Americano do Brasil. This space, for its representation also includes a design on the status of "things" in that cultural context, which is the exponent of certain characteristics of a people is entitled "Centennial." Thus, this text highlights some aspects partially bordering the (i) equity materiality of space that houses the structure of the former Railway Station Anápolis. So it must be grounded textual considerations that include the need for urban interventions, for cultural purposes, the structure is located where the old station, now known as Prefeito Jose Fernandes Valente. What is meant is that this cultural heritage is configured as a hub for the identification and commemoration of cultural practices of Anápolis.

**Keywords:** Railway Station Annapolis; Cultural Heritage.

---

<sup>1</sup> Este artigo foi publicado no ano 2007 enquanto capítulo do livro intitulado *100 Anos de Anápolis em pesquisa*, organizado por Mirza Seabra Toschi para fins comemorativos do centenário da cidade anapolina. Nesta versão, solicitada pela Revista Anápolis Digital, o material textual encontra-se revisto e readequado às demandas editoriais do periódico.

<sup>2</sup> Mestre em Gestão do Patrimônio Cultural, pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás/PUC-Goiás. Mestranda em Antropologia Social pela Universidade Federal de Goiás e, paralelamente, doutoranda em Psicologia/PUC-Goiás. Pesquisadora-bolsista subsidiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa de Goiás/FAPEG. Profissionalmente, atua na Universidade Federal de Goiás. margarida.ufg@gmail.com

## 1. Considerações iniciais

A intenção desta reflexão é pontuar algumas questões, principalmente na perspectiva histórico-cultural, sobre o tema da patrimonialização ou das dimensões patrimoniais da cultura na cidade de Anápolis. Trata-se de referenciar uma representante goiana do desenvolvimento urbano, sobretudo, a partir do advento da E. F. Goiás<sup>3</sup> que, por volta de 1935, teve seu registro no contexto da sociedade anapolina sustentado por políticas de expansão e de ocupação territorial do Brasil central. De modo marcante, tais ações direcionaram o estabelecimento do prédio de uma estação ferroviária no espaço da atual Praça Americano do Brasil, no centro urbano de Anápolis.

O que se tem nessa cidade é um contexto que dá relevo à exposição descritiva de questões patrimoniais, a fim de se considerar parcialmente “a situação das coisas” na configuração (i)material de uma antiga estação férrea. Fica posto que, com o advento das premissas de modernidade nos discursos nacionais, a Estação Ferroviária de Anápolis foi deslocada a ocupar um lugar na identificação e na memória coletiva dos anapolinos. Contudo, devido à falta de medidas políticas e culturais para a salvaguarda desse patrimônio histórico e cultural da cidade, viveu-se uma celebração do centenário rodeada de possíveis ambiguidades.

Dito isso, como principal tarefa minhas considerações textuais alinham-se a reflexões sobre o papel das representações<sup>4</sup> em Anápolis, tendo como referência central à configuração material<sup>5</sup> e imaterial<sup>6</sup> da Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente. Por esta referência, há uma relação com o tema do patrimônio como instrumento metodológico para, inclusive, se repensar a cidade.

Anápolis será vislumbrada, assim, pelo prisma de um de seus monumentos considerados como patrimônio histórico da cidade<sup>7</sup> ou, mais claramente, pela apreciação crítica do *locus* da antiga Estação Ferroviária, situada na Praça Americano do Brasil. Para tanto, faz-se imprescindível a contextualização histórica da cidade em

---

<sup>3</sup> Sobre a Estrada de Ferro em Goiás, Assis (2005, p.102) coloca que “o avanço dos trilhos sobre território goiano é resultado de transformações verificadas no cenário nacional [...] que tornaram necessária a incorporação de novas regiões ao sistema capitalista nacional”.

<sup>4</sup> Sobre representações, ver Bourdieu (2004, p.112), Jodelet (2001, pp. 17-44) e Moscovici (2001, p.45).

<sup>5</sup> Como adianta Menezes (1998, p. 109), a materialidade está marcada pela “simples durabilidade do objeto” e por ser assim “ele costuma ultrapassar a vida de seus produtores e usuários originais e aptos a expressar o passado de forma profunda e sensorialmente convincente”.

<sup>6</sup> Sobre patrimônio imaterial, ver Sant’Anna (2003), Fonseca (2005), Santos (2001) e Oliven (2003), pois ressaltam que a materialidade dos objetos está intrinsecamente associada a sua extensão imaterial.

<sup>7</sup> Lê-se nas notas de Curiosidades do Jornal O Centenário (POLONIAL, 2007, n.13), que “embora Anápolis vá completar 100 anos, a cidade possui, apenas, nove monumentos considerados patrimônio histórico [...] em 1991, a Lei nº 1.824, definiu como patrimônio histórico a Estação Ferroviária [...]”.

analogia a símbolos como os “trilhos” e “telhas” que consolidaram um dos marcos iniciais do que se toma como desenvolvimento urbano anapolino. E, em seguida, será considerada a antiga estação de ferro, no centro da cidade, enquanto um dos suportes simbólicos da memória e da identidade de Anápolis, transcendendo a vertente histórica das representações regionais para contemplar, de uma forma estreita, a sociedade anapolina por um marcador de identificação local.

## **2. A cidade e estrada de ferro**

A cidade de Anápolis, situada na região Centro-Oeste brasileira, tem a concepção de sua projeção simbólica associada à expansão urbana do estado de Goiás. Entende-se que a partir do interesse humano pela internalização no sertão do Planalto Central, com anseios pautados em supostas premissas de urbanização e progresso, foi consolidada uma Anápolis com vistas (não diferentemente de outras cidades goianas) ao desenvolvimento capital calcado na exploração do trabalho. De forma geral, é possível dizer que houve ainda a instituição de um novo tipo de sociedade que se definiu em função de circunstâncias concretas e, sobretudo, o fomento do ideário de projeção social pela posse de terras e usufruto de recursos naturais.

Em complemento a isso, tem-se a grosso modo que a expansão urbana em Goiás pode ser dimensionada por três fases que tornam claramente evidentes aspectos, principalmente de natureza política e econômica, que influenciaram as ações humanas em determinados “recortes históricos”. E isso justifica, em parte, a associação da gênese da Estação Ferroviária de Anápolis como um marco simbólico situado numa cidade que viveu, em 2007, o ano de celebração do seu primeiro centenário<sup>8</sup>.

Ao considerar o surgimento da estação anapolina à luz de um dito desenvolvimento urbano do estado de Goiás, vale representá-la de uma maneira que evidencie, mesmo diante das possíveis arbitrariedades do manuseio historiográfico, as três fases eleitas por muitos historiadores para demonstrar o processo político-econômico de expansão territorial em Goiás por um prisma periodicizado (Cf. Imagens 1, 2 e 3). Nessa linha, por Chaul e Duarte (2004), fica posto que houve uma primeira fase, nos meandros do processo de expansão urbanas pelo Brasil-interior, em que as cidades surgem eventualmente dos “*sítios mineradores*”; depois segue-se o período das

---

<sup>8</sup> Com emancipação político-administrativa em 1907, no ano de 2007, Anápolis viveu seu primeiro centenário, apesar de sua existência enquanto vila, conforme apontou Chaul (1999), a tornar uma “localidade surgida durante a ocupação pecuarista que se deu entre 1822-1890”.

*idades-patrimônio* (os povoados da pecuária/agricultura e da cultura rústica) e um ciclo de planejamento urbano com as cidades da *estrada de ferro*, da expansão dirigida por Goiânia e mais tarde por Brasília” (p. 12).

Neste sentido, é importante expor que, para Ferreira (2004) a “penetração da *Estrada de Ferro* em território goiano provocou uma significativa transformação nas regiões sul e sudeste, com modernização da economia agrária” (p. 60, grifo do autor). Fala-se que simultaneamente a isso, outros aspectos da vida social, política e cultural também passaram a experimentar mudanças, imprimindo um sentido de “urbanidade” na população.

Entende-se, por algumas narrativas históricas sobre Goiás, que a estrada de ferro fez com que o estado fosse despertado de uma era de isolamento, em que os povoamentos se faziam somente pela formação de fazendas que, em seguida, podiam ser constituídas em “patrimônios urbanos”. Por isso o deslocamento das frentes pioneiras significou, aos olhos de muitos, também o deslocamento do progresso que avançava em conjunto com os trilhos da estrada de ferro, decorrendo no povoamento goiano e, por conseqüência, incentivando o aclamado processo pela urbanização dos sertões interiores do Brasil central (Cf. Imagem 4).

Um fato curioso, associado a tal expansão de trilhos, foi abordado por Palacín e Moraes (1994), em a “História de Goiás”, no qual afirmam que “o governo tinha sua autonomia bastante reduzida pela prepotência dos ‘coronéis’ no interior” (p. 98). Então, o advento da estrada de ferro goiana significou, de certa forma, uma expansão subjetiva, precedente à visão de descontinuidade do poder político das oligarquias existentes, porque se tomava o período como enunciador de “novos tempos vanguardistas” (Cf. Imagem 5).

No que diz respeito a Anápolis, sempre associada a um ciclo de planejamento urbano, releva-se que esteve largamente ligada à estrada de ferro e ascensão dos transportes ferroviários pela E. F. Goiás. Foi almejado, por vistas nos trilhos, a possibilidade de modificação da situação de “atraso regional”. Em vista disso, essa cidade possui um histórico alicerçado na singularidade de fatos forjados pelo projeto de conquista e progresso do sertão, em consonância com o conjunto de fatos históricos que marcaram a constituição do próprio estado de Goiás, visto que, conforme o enunciado por Chaul e Duarte (2004):

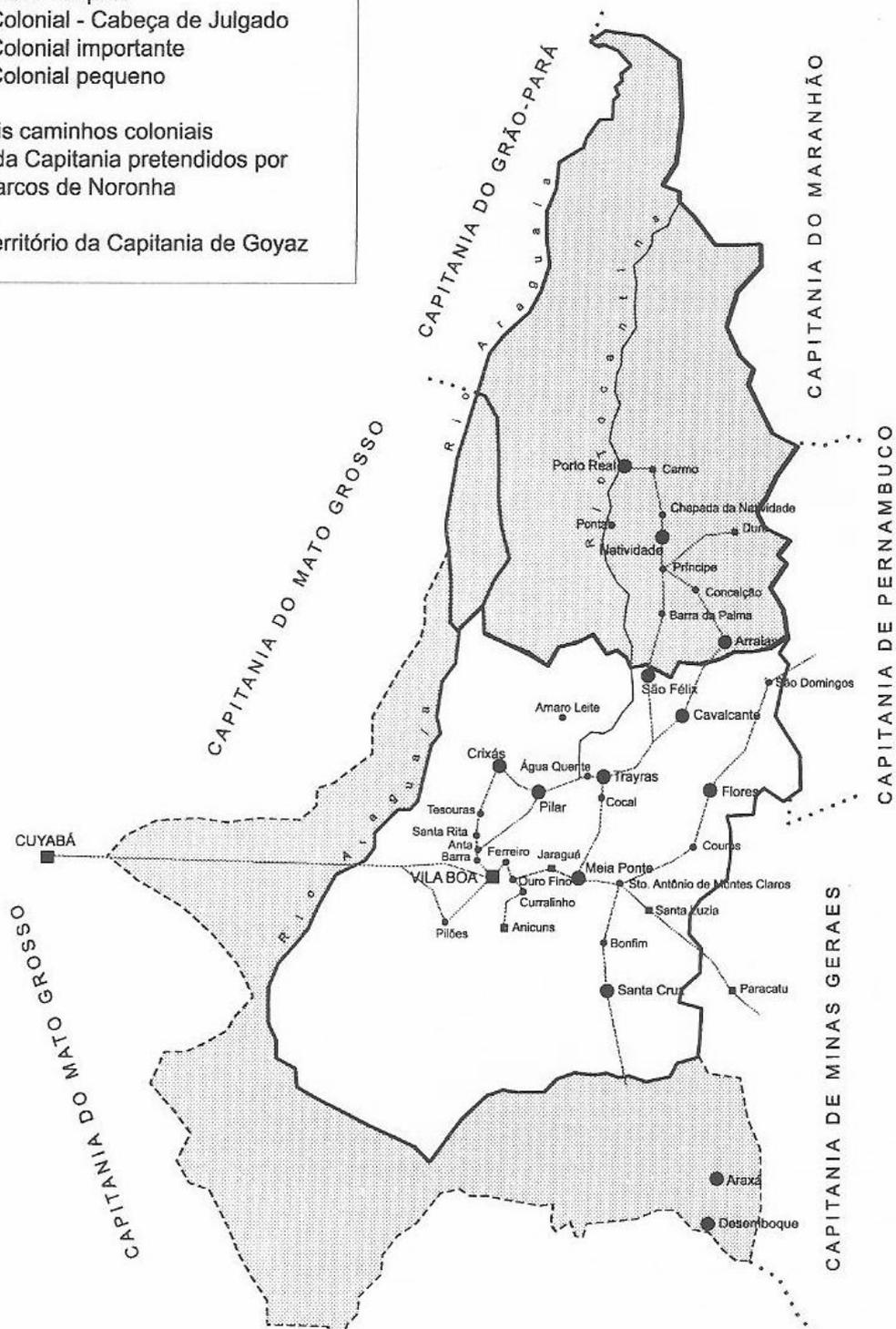
A história das cidades goianas reconstrói o processo pelo qual os valores modernos fixaram-se no sertão: projetos de integração, nomadismos, culturas de migração, fronteiras de valores, subjetivação. Isso já teve o nome de *mudança cultural e modernização*. Hoje, estamos mais atentos às relações simbólicas, presentes, como não poderiam deixar de estar, também nos projetos de conhecimento e nas categorias e conceitos que possibilitam o conhecimento histórico. (...) Cidades novas convivem com cidades de patrimônio, planejamento e aventura, sobrepõem-se avanços em linha, convivem com disseminações, rupturas com continuidades: misturas as mais diversas. No sertão da savana brasileira, eixo da América do Sul, criou-se mais um experimento híbrido, uma face do Brasil. O avanço da “civilização” conviveu com imaginários alimentadores de buscas pelo centro ou com projetos de retorno ao paraíso original.

# Capitania de Goyaz

(Vilas, Arraiais do ouro, Caminhos)

Legenda:

- Vila Colonia - Capital
- Arraial Colonial - Cabeça de Julgado
- Arraial Colonial importante
- Arraial Colonial pequeno
- Principais caminhos coloniais
- - - - Limites da Capitania pretendidos por Dom Marcos de Noronha
- Antigo território da Capitania de Goyaz

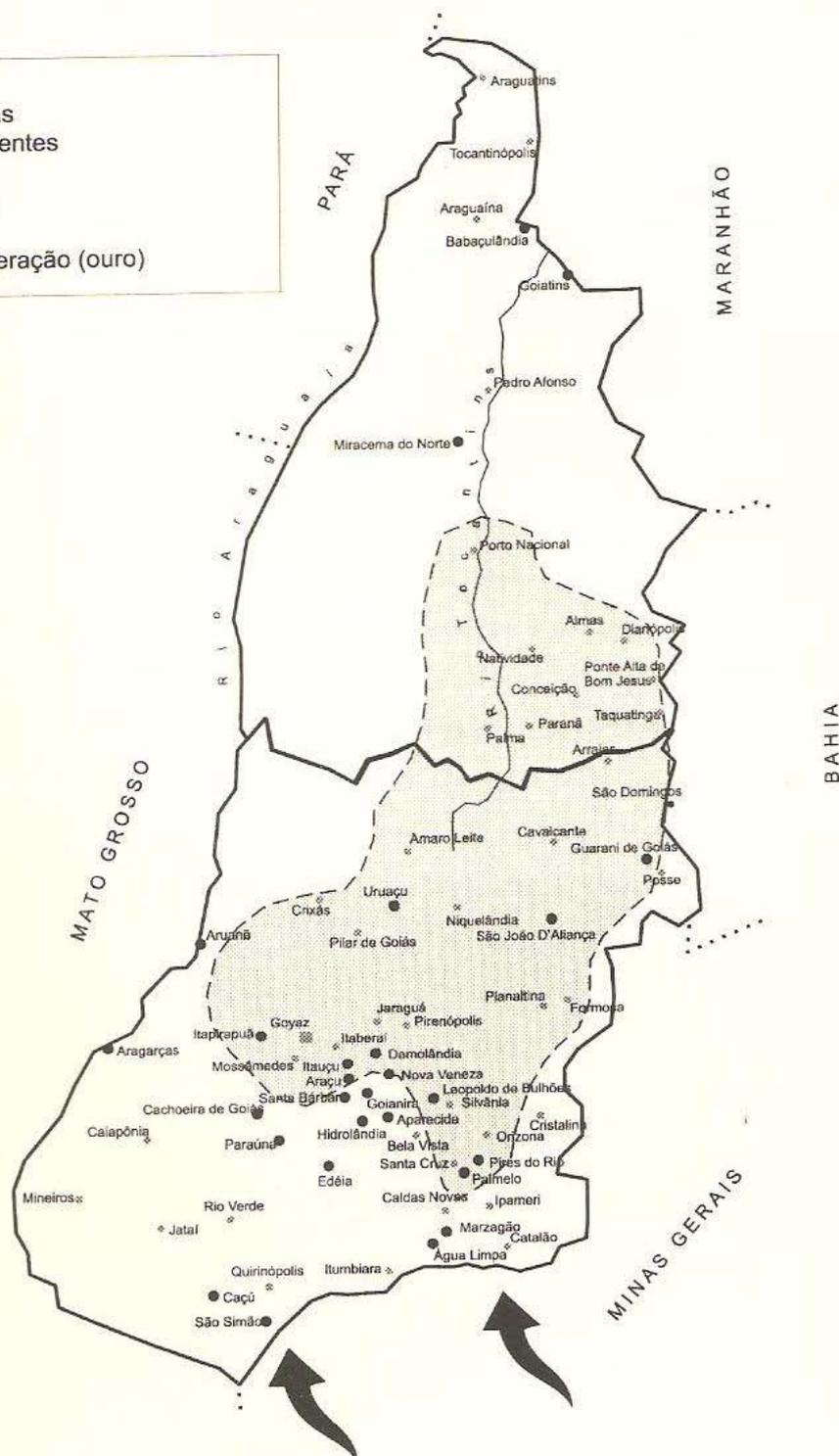
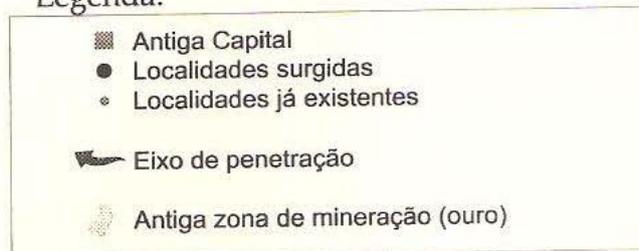


**Imagem 1.** “Povoamento decorrente da mineração instável, precária e dispersa” (PALACÍN, 2001 apud ASSIS, 2005, p. 35-36).



# Localidades surgidas durante a ocupação agrícola (1890-1930)

Legenda:



**Imagem 3.** “Avolumavam-se as pressões para que os trilhos da ferrovia chegassem a Goiás, permitindo o desenvolvimento de uma lavoura de caráter comercial” (CHAUL, 1999 apud ASSIS, 2005, p. 76-77).

O patrimônio material anapolino, considerado pelo prisma estrutural da sua antiga Estação Ferroviária – um marco de ansiada modernidade na década de 30 -, teve sua formulação sobre sistemas simbólicos implícitos nos *avanços das linhas férreas* e na própria representação destas. A questão, aliás, é que quaisquer frutos da intervenção humana tendem a estabelecer, segundo apontou Bourdieu (2004), “um poder de construção da realidade que emprega um sentido imediato ao mundo (e, em especial, ao mundo social)” (p. 9).

Há agora espaço para se tratar da assertiva de que a mobilização por modernização e progresso em Anápolis foi impulsionada, principalmente no século XX, atribuindo mais do que marcas do visível no centro urbano da cidade. O que se tem é o ícone (o marcador) que é instrumento por excelência de integração social, pois enquanto veículo de informações, a antiga estação é produto agregado ao patrimônio local como universo de sentidos específicos.

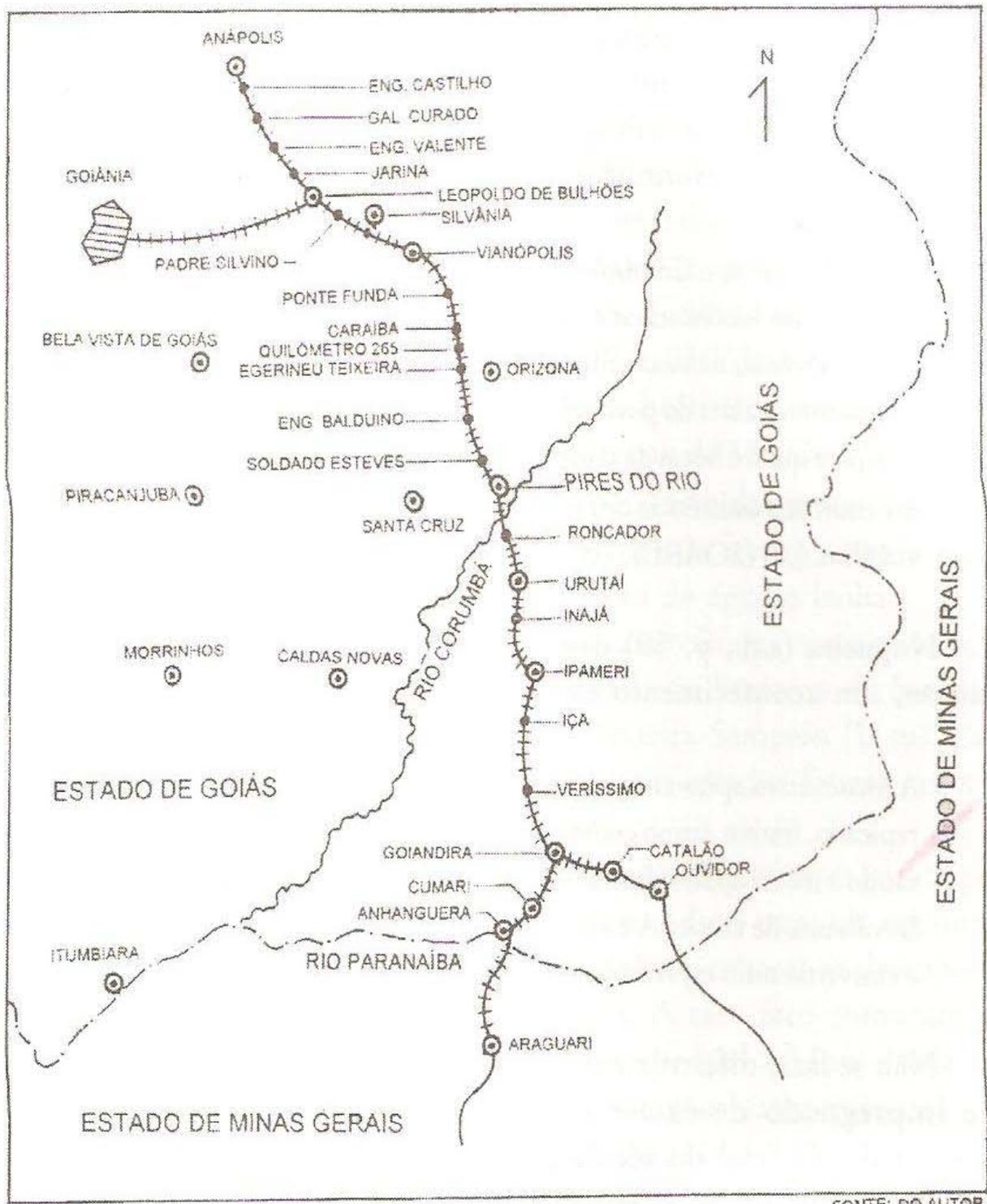
A ação humana anapolina, tomando como exemplo o patrimônio (i)material que a estação ferroviária sustenta, somente dimensiona práticas carregadas de significados, que se abrigam “sob telhas e sobre trilhos” de uma sociedade dinâmica, flutuante. Em seu conjunto, a estação somente possibilita a formulação de considerações que despontam como forma de revisão do relevo de um patrimônio cultural abrigado naquele contexto histórico.

A construção de uma Estação Ferroviária em Anápolis também foi capaz de comprovar que a cultura que une é, ainda, a cultura que separa, que distingue, uma vez que esse patrimônio, como marco cultural, singularizou a identificação e a memória anapolinas. Para a sociedade local, tem-se naquele monumento um referencial de integração pela realização de um sonho que ambigualmente era da modernização que nunca cessou de chegar. Contudo, tal vício de modernidade se confronta com padrões impostos por indicadores “tradicionais”, às vezes inventados, como sugere Hobsbawn e Ranger (2002), e que por seu turno nunca deixaram de ser enunciados ou reeditados, sobretudo, no âmbito de contínuos pressupostos eleitoreiros que, em busca de visualidade, ano após ano, se julgam preservacionistas ou patrimonialistas.

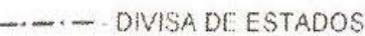
# Sistema de Transporte Rodo-Ferrovário (1922)



Imagem 4. “A ferrovia promoveu um significativo crescimento econômico na região sul de Goiás” (BORGES, 1990 apud ASSIS, 2005, p. 104-105).



FONTE: DO AUTOR

- LEGENDA
-  - CAPITAL
  -  - CIDADES
  -  - ESTAÇÕES
  -  - E. F. GOIÁS
  -  - DIVISA DE ESTADOS

**Imagem 5.** “A penetração da Estrada de Ferro em território goiano provocou uma significativa transformação das regiões sul e sudeste” (FERREIRA, 2004, p. 60-61).

### 3. Lembranças sob telhas e sobre trilhos<sup>9</sup>

É necessário saber descobrir signos onde se deixam ver menos, reconhecendo-os no seio das relações entre os grupos, já que são concebidos como marcas da atuação humana. O alargamento das reflexões sobre um patrimônio cultural de Anápolis, no qual estão envolvidos discursos ou produtos humanos, passa a promover uma problematização a partir de signos amplamente interpretáveis como emblemas da ação.

Seria este o papel imagético-figurativo da Estação Ferroviária: ser uma representação da atuação humana? Quaisquer respostas a essa questão seriam refutáveis já que é ampla a discussão acerca da condição (i)material de elementos que veiculam a multidimensionalidade dos grupos - agentes de processos históricos, políticos, econômicos, sociais, culturais.

O fato é que sempre há necessidade de estarmos informados sobre o mundo a nossa volta. As representações sociais, como apontou Jodelet (2001), circulam nos discursos, “são trazidas pelas palavras e veiculadas em mensagens e imagens cristalizadas em condutas e em organizações materiais e espaciais” (p. 17-18). E a força de tais representações advém também do seu valor simbólico, ou seja, das várias versões que indivíduos ou grupos atribuem ao objeto por eles representado (neste caso, a Estação Ferroviária de Anápolis).

Por referência ao exposto no Jornal *O Centenário* (POLONIAL, 2007) – que possuía cunho comemorativo em função dos cem anos de existência da cidade de Anápolis – ficou evidenciado que:

Embora Anápolis tenha uma arquitetura rica em estilo art Déco que merece ser preservada, talvez com a criação de um espaço revitalizado no centro, a cidade possui, hoje, apenas nove monumentos considerados, por lei, patrimônio histórico, ficando de fora parte importante dessa arquitetura. (...) O terceiro patrimônio histórico de Anápolis é o prédio da antiga estação ferroviária, também em estilo Art Déco, que fica na Praça Americano do Brasil. Inaugurado em 1935, é o grande símbolo do desenvolvimento econômico da cidade, notadamente o comércio e a agricultura comercial, favorecendo o desenvolvimento urbano, e fazendo de Anápolis o maior centro comercial de Goiás entre os anos trinta e cinquenta. (p.49)

O certo é que tal enunciação engloba fenômenos que incluem o processo de pertença social<sup>10</sup> dos indivíduos com a formulação, por exemplo, de experiências,

---

<sup>9</sup> Sobre as lembranças, ver Bosi (2006), no capítulo Memória-sonho e memória-trabalho, no qual a autora explora os estudos de Bergson e Halbwachs sobre tal temática.

práticas, modelos de conduta socialmente reeditados. O valor das coisas, suas configurações simbólicas ou seus significados são produtos da apropriação de uma realidade exterior que cria uma perspectiva individual e coletiva. Por esse prisma, Bosi (2006) detecta, analogicamente, que existe a problemática vivida no mundo moderno com relação à memória e sua manutenção:

A memória das sociedades antigas se apoiava na estabilidade espacial e na confiança em que os seres de nossa convivência não se perderiam, não se afastariam. Constituíam-se valores ligados à práxis coletiva (*versus* mobilidade), a família larga, extensa (*versus* ilhamento da família restrita), apego a certas coisas, a certos objetos biográficos (*versus* objeto de consumo). Eis aí alguns arrimos em que a memória se apoiava. (p.19)

Ainda nesse sentido, Halbwachs (2006), no estudo sobre memória coletiva e memória histórica, admite que as lembranças:

(...) pudessem se organizar de duas maneiras: tanto se agrupando em torno de uma determinada pessoa, que as vê de seu ponto de vista, como se distribuindo dentro de uma sociedade grande ou pequena, da qual são imagens parciais. Portanto, existiriam memórias individuais e, por assim dizer, memórias coletivas. Em outras palavras, o indivíduo participaria de dois tipos de memórias. (pp. 71-72)

Fica explícito que essas considerações tendem a redimensionar as lembranças anapolinas, alocando-as “sob telhas antigas e sobre trilhos” de um espaço que outrora foi cenário de dinamicidade cotidiana e que, atualmente, espelha tão somente o que se passou, de modo apagado e pungente. É observável que em Anápolis são ignoradas elementarmente as edificações patrimoniais enquanto símbolos de notoriedade representativa da sociedade.

Em estudos iniciais Chauí (*apud* BOSI, 2006), mesmo com considerações abertas às várias problematizações, já alertou que “destruindo os suportes materiais da memória, a sociedade bloqueou os caminhos da lembrança, arrancou seus marcos e apagou seus rastros”. Entretanto, está relevado aqui um produto da atividade humana como tão significativo enquanto o pigmento da pintura, a ressonância da música ou a materialização do objeto.

As telhas e os trilhos da Estação Ferroviária de Anápolis, primordialmente por sua imaterialidade, podem ser apontados como emblemas, por um lado, do que Geertz (1989) definiu como um documento de atuação que é, portanto, público. E, no caso destes objetos, sua patrimonialização material é o meio de retenção cultural com caráter

---

<sup>10</sup> Sobre pertença social, ver Semin (2001, p.208).

coletivo, por ter encarnado em si “o passado real ou forjado [...] no qual as práticas sociais geram um certo número de convenções e rotinas, com o fim de facilitar a transmissão do costume” (HOBSBAWM; RANGER, 2002, p. 10-11).

Considerando o dito por Ruth Benedict (*apud* LARAIA, 2005) a qual escreveu que “a cultura é como uma lente através da qual o homem vê o mundo” (p.67), fica exposto que a nossa herança cultural é este modo de ver o mundo. É evidente, também, que se torna possível materializar tal universo de significados em documentos e monumentos, e imaterializá-los também por meio de representações sociais tais como a antiga estação anapolina. Pode-se afirmar, inclusive, que os aspectos culturais que norteiam o patrimônio das cidades são atos simbólicos e substâncias sociais da memória:

Uma lembrança é um diamante bruto que precisa ser lapidado pelo espírito. Sem o trabalho da reflexão e da localização, ela seria uma imagem fugidia. O sentimento também precisa acompanhá-la para que ela não seja uma repetição do estado antigo, mas uma reaparição. [...] A lembrança é a sobrevivência do passado. O passado, conservando-se no espírito de cada ser humano, aflora à consciência na forma de imagens-lembrança (BOSI, 2006, p. 21/53).

O sentimento e a lembrança tornam discutível a patrimonialização, recebem estes a denominação de pertença social ou de “valor das coisas”, ou sejam eles a fusão de ambos os conceitos. O fato é que, no caso de Anápolis, a estrutura da antiga estação ferroviária evidencia mais do que acontecimentos e fatos históricos: ela delimita um universo onde reside a memória e a identificação de pessoas que, com o passar dos anos, estão sendo distanciadas, por (des)motivações políticas, fundamentalmente, dos seus próprios marcadores culturais.

#### **4. A Estação Ferroviária como patrimônio cultural anapolino<sup>11</sup>**

A antiga Estação Ferroviária é uma marca latente do passado, e suas referências simbólicas estão ainda presentes no local que atualmente abriga suas estruturas tangíveis. Sendo por muito tempo o ponto final da linha férrea, foi ocasionado

---

<sup>11</sup> É interessante observar a proposta de Gonçalves (2005) no que se refere à exploração das dimensões patrimoniais da cultura a partir da interlocução das categorias analíticas como ressonância, a materialidade e subjetividade. A ressonância produzida pela interação entre espectador e os objetos, coleções, e patrimônios expostos ou observados pode suscitar uma evocação dos elementos culturais coletivos em que o espectador foi socializado, e ao mesmo tempo o faz revisitar sua trajetória pessoal, deslocando o caráter potencialmente comunicativo do patrimônio como produtor e interlocutor de culturas.

que “Anápolis acolhesse os passageiros dessa ferrovia, migrantes e imigrantes de longas jornadas e de ansiosas esperas em outros pontos anteriores” (FERREIRA, 2004, p.57).

É óbvio que o histórico da estação sugere, sobremaneira, a idéia de preservação<sup>12</sup> desse patrimônio cultural. Não há como apagar marcadores sociais sustentadas por um complexo sistema de formulações imagéticas de todo um grupo social. A priori, este argumento se sustenta quando são revistas colocações tais como as de Ferreira (2004) ou de as Polonial (1995):

O trem chegou a Anápolis no dia 7 de setembro de 1935, às 13 horas. A população assistiu emocionada ao surgimento do “gigante de aço”, que vinha acordar os anapolinos de uma expectativa sonhadora para a realidade do otimismo e do progresso: “Dentre em pouco, ouviremos o silvo dos pulmões de aço da locomotiva, como que a dizer ao povo anapolino que se desperte, que se levante, que se anime que não há mais razão para esmorecimentos” (POLONIAL *apud* FERREIRA, 2004, p. 47).

Vale apontar que a história deve contribuir na construção de uma memória mais democrática do passado; a exposição de fatos outrora desconhecidos ou omitidos contribuem para que as “coisas” ocupem os seus lugares por merecimento, por necessidade ou pela singularidade de sua representação social. Conforme citou Tompson (1992, p. 20), “toda história depende, basicamente, de sua finalidade social”, especialmente quando a história oral, que há muito sustentava os pilares simbólicos das sociedades, teve seu espaço, nas relações sociais, minimizado com advento da visão de modernização.

Nesse sentido, o patrimônio, enquanto uma forma de história documental, instaura um tipo de mediação entre a “cultura herdada” e a “cultura reconstruída”, sendo o elo entre passado e presente, tarefa durante muito tempo realizada tão somente pelas narrativas orais. O sujeito que interage com a materialidade de um patrimônio abre um caminho para o diálogo, considerando similaridades e diferenças sócio-culturais. No entanto, a valorização das coisas locais, quase sempre em contraposição à dinamicização de conteúdos pela comunicação midiática, reveste de importância a manutenção de signos específicos, que garantam às pessoas as referências do seu lugar.

O passado e seus pilares edificados no território, as manifestações culturais tradicionais ou inventadas, repassadas de geração em geração, as formas de fazer – objetos, alimentos, festas – voltam, na virada do milênio, a serem valorizados. Começa-

---

<sup>12</sup> A Política Patrimonial Brasileira foi historicamente descrita Lima Filho (2006, pp.23-24), que destaca os Decretos nº 25, de 1937, e nº3.551, de 2000, a Lei nº 3. 924, de 1961, além das Constituições de 1934, 1937,1946, e 1988, como instrumentos legais de proteção do patrimônio cultural brasileiro material e imaterial.

se a sentir, novamente, “a necessidade de entender o passado como um referencial para a construção do futuro e como um processo contínuo de fruição” (SIMÃO, 2006, p. 15).

Assim, o que está em foco é a própria noção de passado e as relações com ele tecidas, em particular a manutenção de suas representações por meio da salvaguarda da “memória” e da “identidade cultural” (mesmo sendo estes dois últimos termos ainda carentes de discussões mais aprofundadas, mas que, nem por isso, deixam de necessariamente circundar a materialidade dos produtos humanos).

Deste modo, quando se trata de bens materiais, é interessante observar que a proposta de exploração das dimensões patrimoniais da cultura deve levar em consideração, imprescindivelmente, categorias como a ressonância, a materialidade e a subjetividade. Como adianta Meneses (*apud* LIMA FILHO, 2006, p. 21), o patrimônio cultural está marcado por mais do que a “simples durabilidade do objeto”, e por ser assim “ele costuma ultrapassar a vida de seus produtores e usuários originais estando apto a expressar o passado de forma profunda e sensorialmente convincente”.

A materialidade dos objetos está intrinsecamente associada à intangibilidade do patrimônio. É imprescindível considerar que a preservação histórica de bens edificados está intimamente ligada à manutenção de bens culturais imateriais, enfatizando as relações sociais ou simbólicas. Prova disso é que, já em Max Weber (*apud* GEERTZ, 1989) estava posto que “o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, e a *cultura* configura essas teias” (p.4).

Dito isso, a antiga Estação Ferroviária de Anápolis ressurge nesta discussão como um patrimônio que no contexto da sociedade anapolina sinonimiza “resgate”, “recuperação” e “preservação”. Todos os sinônimos anteriores, de certo modo pressupõem uma essência (i)material frágil que necessita de cuidados especializados para coibir processos de deteriorização da sua substância que nele co-existe: uma parcela da história anapolina.

## 5. À maneira de conclusão<sup>13</sup>

A vocação desse texto não é a de responder às questões mais profundas sobre o tema delimitado. O que se tenciona é colocar à disposição aqui respostas que outros deram, e assim incluí-las no registro de consultas sobre o que o homem falou. Essas falas, por sua vez, contendo a expressão do que se entende por passado e por presente,

---

<sup>13</sup> “Se falar *por* alguém parece ser um processo misterioso, isso pode ser devido ao fato de que falar *a* alguém não parece de maneira alguma misterioso” (CAVELL *apud* GEERTZ, 1989, p. 10).

evidenciam “o valor das coisas” e legitimam a necessidade de preservação da estrutura material da antiga Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente.

Tem-se foco, nesta reflexão, para um relevante patrimônio cultural da cidade de Anápolis que evoca cotidianamente, através de sua presença (i)material, a necessidade de que sejam (salva)guardadas, restauradas e/ou evidenciadas grande parcela de marcadores culturais anapolinos, abrigados sob telhas ou sobre trilhos de uma estrutura fundante de simbolismos. Para tanto, é notório que a historicidade arraigada em tais trilhos inexistentes (mas lembrados) e estruturas de “pedra e cal” ainda tangentes, devem ser impelidas a realizarem seu trabalho de proporcionar retenção e relevo a um fragmento da Anápolis Centenária, ao qual o tempo e o descaso público persistem em sucumbir.

Ignorar que a integridade material é o suporte mais adequado para o produto que a ação humana pretendeu perpetuar, é de fato um dos grandes fracassos de integração do grupo em seus registros. Perdendo-se marcadores, uma sociedade suprime a sua cultura, pois para que ela exista, é necessária a reedição de processos simbólicos. Afinal, a vida nasce e se expande no espaço social aonde há ou não há registros. Mas, quando estes não existem, é necessário reinventar (com maior arbitrariedade pela emergência da ação) novos marcadores, afastando o grupo ainda mais daquilo que os mantém unidos.

Aqui, faz-se importante rememorar reflexões que mencionam o seguinte: “sem a devida atualização tecnológica, a ferrovia ficou obsoleta e, em 1976, os trilhos foram retirados da cidade, mas o prédio da estação está lá até hoje e merecia virar um centro de preservação da memória anapolina” (POLONIAL, 2007, p. 49). Pelo dito anteriormente, fica entendido que há ainda de se apontar, novamente, que a conservação de quaisquer heranças culturais tem legitimado os grupos sociais, demarcando sua existência sócio-histórica.

Por isso, fala-se neste ponto sobre a missão de intervenções urbanísticas e ações pautadas na preservação patrimonial, de modo que se alavanque a manutenção do patrimônio tangível da antiga estação anapolina, que esmaece esquecida. E tal ação está diretamente ligada à restauração do que co-existe com aquele patrimônio, visto que os avanços do tempo podem apresentar-nos uma realidade desprovida de significado, por ser desvinculada do passado (a partir do qual nenhum povo se define, se rememora, se diferencia, se legitima e, por fim, se reconhece enquanto ser social).

## 6. Referências Bibliográficas

ASSIS, Wilson Rocha. *Estudos de História de Goiás*. Goiânia: Vieira, 2005.

ARANTES, Antônio A. Patrimônio imaterial e referências culturais. *Revista Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro, n.147, out-dez/2001.

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

CHAUL, Nasr Fayad.; DUARTE, Luis Sérgio. *As cidades dos sonhos: desenvolvimento urbano em Goiás*. Goiânia: UFG, 2004.

FERREIRA, Aroldo Márcio. Pires do Rio: a consolidação de uma cidade ferroviária. In: CHAUL, Nasr Fayad; DUARTE, Luis Sérgio. (Orgs.) *As cidades dos sonhos: desenvolvimento urbano em Goiás*. Goiânia: UFG, 2004.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo*. Rio de Janeiro: Iphan/UFRJ, 2005.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. Autenticidade, memória e ideologias nacionais: o problema dos patrimônios culturais. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (Orgs). *Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2003.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

HOBBSAWM, Eric; RANGER, Terence. *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

JODELET, Denise. Representações sociais: um domínio em expansão. In: JODELET, Denise (Orgs). *As representações sociais*. Rio de Janeiro: UERJ, 2001, pp. 17-44.

LARAIA, Roque de Barros. *Cultura: um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

LIMA FILHO, Manuel Ferreira. Cidades patrimoniais e identidades nacionais: questões antropológicas na perspectiva comparativa entre o Brasil e os Estados Unidos. LIMA FILHO, Manuel Ferreira; BEZERRA, Maria (Orgs). *Os caminhos do patrimônio no Brasil*. Goiânia: Alternativa, 2006.

MENESES, Ulpiano Bezerra. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. *Revista Estudos Históricos – Arquivos Pessoais*. Rio de Janeiro, n.21, mar-jun/1998.

MOSCOVICI, Serge. Das representações coletivas às representações sociais: elementos para uma história. In: JODELET, Denise (Orgs). *As representações sociais*. Rio de Janeiro: UERJ, 2001.

OLIVEN, Ruben. Patrimônio intangível: considerações iniciais. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (Orgs). *Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2003.

PALACÍN, Luís; MORAES, Maria Augusta de Sant'Ana. *História de Goiás*. Goiânia: UCG, 2004.

POLONIAL, Juscelino. O patrimônio histórico de Anápolis. In: *Jornal O Centenário*, dom. Ano 3 – n. 13. Anápolis: março/2007, p. 49-52.

SANT'ANNA, Márcia. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (Orgs). *Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2003.

SANTOS, Ângelo Oswaldo de Araújo. A desmaterialização do patrimônio. *Revista Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro, n.147, out-dez/2001.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. *Preservação do patrimônio cultural em cidades*. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado - história oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.